

Flexlinjer i Göteborg - Ny trafikform för äldre och rörelsehindrade

Börje Ödlund, Trafikkontoret, avd Stadstrafiken, Box 2403, S-403 16 Göteborg
Yngve Westerlund, Logistikcentrum Väst AB, Mölndal, ywk@logistikcentrum.se

Sammanfattning

I Göteborg pågår försöksverksamhet med anropsstyrd kollektivtrafik för äldre och rörelsehindrade. Trafikeringsformen, kallad **Flexlinjen**, är ett mellanting mellan en konventionell servicelinje och färdtjänst. I mars 1996 startade Flexlinjen i stadsdelen Biskopsgården på Hisingen och i oktober 1996 inleddes provdrift med en andra flexlinje i stadsdelen Högsbo i sydvästra Göteborg. Målet är att minska samhällets kostnader för färdtjänst samtidigt som övriga pensionärer också kan erbjudas en god service.

Flexlinjerna har två ändhållplatser med fasta avgångstider - i Biskopsgården en tur varje timma och i Högsbo en tur varje halvtimme. Mellan ändhållplatserna är linjesträckningen helt flexibel. På vardera linjen finns ett 60-tal s k **mötesplatser**, där resenären kan bli upphämtad eller avlämnad. Färdtjänstberättigade resenärer kan i de flesta fall få dörr- till dörrtransport.

Resenären ringer till Färdtjänstens beställningscentral och beställer sin resa minst 15 min innan avgångstid från ändhållplats för önskad tur. Inkomna beställningar planeras av det datorbase-erade systemet PLANET, som sedan ca fem år

planerar all färdtjänsttrafik i Göteborg. Resenären får vid beställningen ett preliminärt besked om upphämtningstid. När alla beställningar till en tur kommit in görs en slutgiltig planering av bussens resväg och resenärerna rings därefter upp automatiskt och får bekräftelse av upphämtningstiden eller en ny, något senarelagd tid. Förutom denna talsvarsapplikation har även utvecklats ett par nya funktioner för automatisk bokning av resor och en funktion för direktbokning hos föraren vid ändhållplatserna.

En malsättning om högst 150 meters gångavstånd till mötesplats medför att bussarna i många fall måste köra på smala gator utan vändplatser. Bussarna måste därför vara små och lättmanövrerade. För att vara handikappvänliga skall de dessutom vara i låggolvsutförande. Vi använder Renaults minibussar Cityfärd med låggolv och 10-13 sittplatser samt plats för en rullstol.



Trevliga förare och låggolvsbussar viktiga framgångsfaktorer för Flexlinjen.

Den statliga kommunikationsforskningsberedningen (KFB) har hittills beviljat anslag till flexlinjeprojekten i Göteborg (Biskopsgården och Högsbo) med ca 2 Mkr. Stödet har givits i syfte att påskynda utveckling och demonstration av en ny, effektiv trafikeringsform.

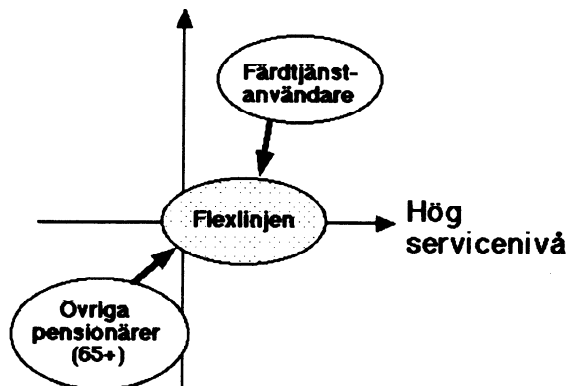
Erfarenheterna hittills är att den nya trafikformen är mycket populär bland dem som börjat använda den men att det tar tid att ändra på resvanor, särskilt bland den grupp färdtjänstresenärer som har månadskort och därför ingen marginalkostnad för sin taxiresa. Totalt har dock ca hälften av de lokala taxiresorna på Flexlinjens tider överförts till buss på frivillig basis. Genom vissa framtida ändringar i regelverket för färdtjänst finns det goda möjligheter att nå en god totalekonomi och därmed expandera Flexlinjekonceptet över hela staden.

Problembild

Kollektivtrafiken i Sverige och Göteborg har sedan länge planerats med en målsättning om maximalt ca 500 meters gångavstånd till närmsta hållplats. Många äldre och rörelsehindrade har svårigheter att förflytta sig så långt. Därtill kommer att en kuperad terräng i vissa områden ytterligare försvårar förflyttningen. För att öka de äldres och funktionshindrades mobilitet inrättades under 1960-talet färdtjänst, som till ca 90 procent utförs med taxi och till 10 procent med specialfordon. Färdtjänsten har expanderat kraftigt och är i dag en juridisk rättighet i Sverige. I Göteborg finns idag ca 26 000 färdtjänstberättigade, som utför ca två miljoner resor per år.

Under 1990-talet har ekonomin försämrats drastiskt. De offentliga inkomsterna har åderlåtits, alla kommunala förvaltningar har påtvingats hårda besparingskrav, inte minst färdtjänstförvaltningen, vars kommunbidrag på tre år har reducerats med drygt 40 Mkr till nuvarande ca 110 Mkr. Alla vägar att sänka kostnaderna och samtidigt bibehålla en rimlig servicenivå måste prövas. Det är här Flexlinjerna kommer in i bilden.

Höga kostnader för samhället



Syfte

Ur driftsynpunkt har Flexlinjerna två syften, nämligen att

- reducera färdtjänstkostnaderna, med minimal sänkning av servicenivån, och
- till en rimlig kostnad höja servicenivån för de äldre som ej har färdtjänstillstånd

Färdtjänsten, om än i hög grad datoriserad, har höga administrativa kostnader. Ett annat syfte med projektet har därför varit att

- utveckla nya, telematiska funktioner för beställning, planering och trafikledning av anropsstyrd trafik.

EU-projektet SAMPO

Rationalisering av anropsstyrd trafik sker genom att automatisera flera funktioner. Vi har därför ansökt om och fått bidrag från EU för **telematikutveckling**. Sålunda ingår Flexlinjen i Høgsbo i SAMPO projektet



inom EU-kommissionens 4:e ramprogram, SAMPO står för Systems for Advanced Management of **Public** transport Operations. I projektet ingår även försöksorter i Finland, Belgien och Italien, avseende olika typer av anropsstyrd kollektivtrafik. Till projektet i Göteborg har EU anslagit ca 2 miljoner kronor.

EU ställer stora krav på projektet i fråga om användaranalys, utveckling av systemarkitektur, konstruktion och tester av nya telematikfunktioner, försöksverksamhet och utvärdering. I förbigående kan sägas att projektet omgärdas av åtskillig byråkrati, som tidvis utgör en belastning för projektorganisationen.

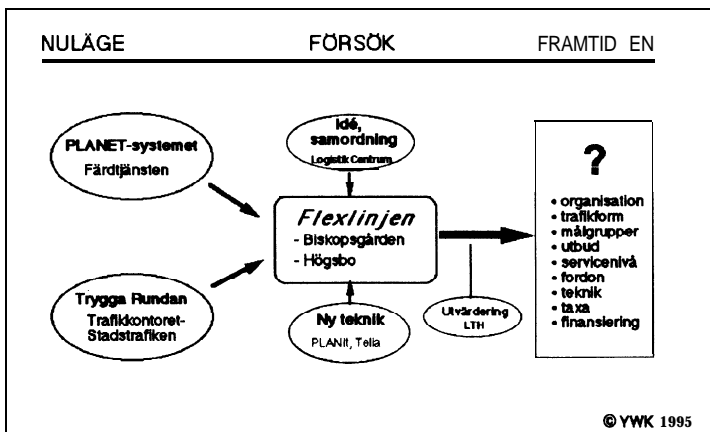
Projektorganisation

I Göteborg handhas kollektivtrafiken av en kommunal förvaltning, Trafikkontoret, som upphandlar trafik i konkurrens mellan olika trafikutövare/entreprenörer. Färdtjänsten

utgör en egen förvaltning, med i stort sett samma upphandlingsförfarande som Trafikkontoret. Vardera förvaltning har sin egen politiska nämnd och egen budget att rada över. Det unika i Flexlinje-projektet är att Trafikkontoret och Färdtjänsten har enats om att samarbeta och betala hälften var av driftunderskottet under försöksperioden.

Dessutom ingår berörda stadsdelsförvaltningar i projektorganisationen. De bidrar i viss mån till finansieringen av verksamheten, men främst är de genom sin lokalkännedom och sitt lokala kontaktnät oerhört viktiga ur marknadsföringssynpunkt. Personal inom hemtjänsten och på vårdinrättningar är viktiga förmedlare av budskapet att Flexlinjen är ett bra sätt att resa.

Resor i samband med sjukvårdsbehandling, undersökningar, terapi, rehabilitering och liknande betalas av förvaltningen Göteborgs Siukvård. Denna förvaltning ingår därför också i projektorganisationen.



Teknikutvecklingen har i huvudsak utförts av Telia PubliCom AB som medverkar i projektet med all utveckling av telefoni-tjänster samt PLANit Sweden AB (t o m dec 1996 Ericson EGS) som modifierar och utvecklar planeringssystemet PLANET för att bättre anpassas till Flexlinjemans förut-sättning.

För den beteendevetenskapliga utvärderingen av försöken har Lunds Tekniska Högskola engagerats i projektet. Landets främsta expert inom området har därmed knutits till projektet.

Idégivare, projektledare och sammanhållande är konsultfirman LogistikCentrum Väst AB i Mölndal.

Analys av användarbehov

Inom ramen för EU-projektets arbetsmoment "Användaranalys" har gruppdiskussioner förts med företrädare för nedanstående intressenter. Dessutom med trafikföretag, pensionärs- och handikapporganisationer, företagarföreningar och bostadsbolag.

Färdtjänstens huvudsakliga intresse ligger i att reducera kostnaden för driften. På kort sikt kan detta ske genom att taxikunder väljer att åka med den billigare Flexlinjen. På längre sikt kan Flexlinjen innebära att kundernas behov av färdtjänst förskjuts längre upp i åldrama. Automatbeställningen kan förhoppningsvis på sikt medföra en rationalisering för beställningscentralen även för vanlig färdtjänst.

Trafiknämnden strävar efter att erbjuda kommuninvånarna en attraktiv kollektivtrafik. Med Flexlinjen erbjuds en trafik anpassad efter de äldres förutsättningar och behov. Man når personer som inte är färdtjänstberättigade, men som ändå kan ha svårigheter att utnyttja den vanliga kollektivtrafiken.

Stadsdelsnämnderna har ett rent allmänt intresse av att deras invånares välfärd och välbefinnande främjas. På sikt hoppas man uppnå besparingar inom hemtjänst och liknande verksamheter som en följd av pensionärernas viktmakthållna fysiska och mentala status.


Göteborgs Siukvård betalar ca 30 Mkr per år för sjukresor och är därför intresserade av att ett billigare färd sätt än taxi kan utnyttjas. Den myckna taxitrafiken inom sjukhusområden utgör såväl ett framkomlighets- som ett miljöproblem.

Bostadsbolagen ser pensionärer som goda hyresgäster. De spelar inte musik mitt i nätterna, de vandaliserar inte och de klottrar inte. Man vill därför stimulera pensionärernas möjligheter att bo kvar. Även butiksinnehavarna vill främja pensionärers kvarboende, eftersom de är köptrogna kunder.

Teknisk utveckling

PLANET-systemet för beställningar, planering och ledning av färdtjänsten har modifierats i flera avseenden för att kunna hantera de speciella förutsättningar som gäller för flexlinjetrafik. Härutöver har tre helt nya tekniska funktioner utvecklats inom SAMPO-projektets ram. Det handlar om automatisk bokning av resor, automatisk förvarning om upphämtningstid och om förarbokning av resor vid ändhållplats.

Flexlinjen



Hod bit den automatiska
förhållningen på **Flexlinjen**

Q. Ja, jag vill använda automatisk förhållning på Flexlinjen

Person: _____

Ålder: _____

Adress: _____

Telefon: _____

Övrigt: _____

Linje: _____

Hälsa: _____

Övrigt: _____

Förbehåll: _____

Linje: _____

Adress: _____

Telefon: _____

Spara tid och pengar

Beställ dina Flexresor enkelt och gratis!

Med automatisk förhållning av Flexresor gäller det dig, men inte med Flexlinjen i Göteborg. Du kan du göra ett CO-uttryck och betälla din resa med hjälp av en knapptastad mobiltelefon och betaltjänst eller mobiltelefon.

Tjänsten har den automatiska förhållningen av:

- Självbetald av gratis
- Du behöver aldrig stå på busstopp utan kan betala direkt på din mobiltelefon
- Du betalar endast när du vill. Tjänsten är öppen dygnet runt!

Linje: _____

Adress: _____

Telefon: _____

I Färdtjänstens beställningscentral arbetar ca 50 personer, av vilka de flesta är skiftgående. Detta utgör en betydande kostnad, som tenderar att öka när även beställningar till Flexlinjerna skall hanteras. Därför har

ett system för automatisk bokning av resor utvecklats. Kunder med tillgång till knapp-telefon kan ringa ett 020-nummer och komma i direktkontakt med den dator som hanterar beställnings- och planerings-systemet. Talsvarsdialoger har utvecklats för att möjliggöra automatbokningen. Fördelarna för kunden med att utnyttja automatbokningen är att samtalet är gratis och att man aldrig behöver fastna i en telefonkö.

Vid vanliga färdtjänstupdrag får kunden ett definitivt besked om upphämtningstid redan vid beställningen av sin resa. Denna tid får sedan inte förskjutas mer än 5-10 minuter. Detta begränsar i hög grad möjligheterna att låta flera kunder resa i samma fordon. Ett av Flexlinjemas syften är att öka samåkningsfrekvensen och därigenom sänka kostnaden per resa. Därför måste större förskjutningar av upphämtningstiden tolereras. Det medför att kunden måste kunna ringas upp och få besked om att upphämtningstiden har förskjutits. Detta är en mycket tidskrävande och därmed kostsam uppgift att hantera manuellt. Därför har ett system för automatisk förvarning utvecklats. Det innebär att kunden blir uppringd 15 min innan den upphämtningstid som meddelats vid beställningstillfället eller en tidigare förvarning. Kunden får då antingen en bekräftelse om att den **prelimiära** upphämtningstiden nu är definitiv eller besked om att tiden har ändrats.

Ett problem med anropsstyrd trafik är bokningen av hemresor tillbaka till bostaden. Dels kan det vara svårt att hitta en telefon att ringa ifrån, dels kan det vara svårt att i förväg veta när man kan resa hem (ex vis efter ett läkarbesök). För att i viss mån mildra detta problem har ett system för förarbokning i ändhållplats utvecklats. Bussarna har utrustats med en mobildator som via Mobitex står i direktkontakt med

PLANET-systemets dator. Datorn används även för utsändning av körorder till förarna. Kunden har således möjlighet att gå till ändhållplatsen strax före avgång utan att ha bokat sin resa. Föraren gör detta åt kunden. Denna resmöjlighet gäller dock bara i mån av plats. Turen kan vara fullbokad **plats-**eller tidsmässigt av resenärer som beställt sin resa i förväg. I en planerad utvidgning av SAMPO-projektet kommer även prov att göras med bokning via kortläsare som uppkopplas till bokningssystemet.

Testfasen

Utvecklingen av de nya tekniska funktionerna ägde huvudsakligen rum under andra hälften av 1996.

I december 1996 utsågs en testgrupp om ca 40 personer som skulle delta i testet av förvarning och automatbokningen. Gruppen fick genomgå utbildning. Under testperioden använde ca 15 personer systemet mer eller mindre regelbundet. Vid uppföljning med testgruppen framkom att systemet ansågs vara för omständigt och tidsödande. Därför gjordes vissa förenklingar. Framför allt utvecklades synnerligen enkla varianter för de två vanligaste restyperna: "Resa hemifrån med nästa tur" och "Resa tillbaka hem med nästa tur". Automatbokningen öppnades för samtliga kunder först i juni 1997.

Förvarningen testades från och med februari 1997 och togs i drift i början av maj. Den accepterades i stort av användarna även om många tyckte det var onödigt med en bekräftelse av redan angiven hämttid

Förarbokningen var, som väntat, den minst komplicerade funktionen. Laptop installerades och förarna utbildades i januari 1997 och funktionen togs i drift kort tid därefter. Förarbokningen är däremot förenad med rent praktiska problem. Många kunder

anländer till ändhållplatserna utan att ha bokat sin resa i förväg. Detta medför ofta att turer blir försenade redan från start och att påstigande som bokat plats utmed linjen får sin upphämtningstid förskjutet utan förvarning. Instruktionerna om hur denna funktion skall användas har efterhand ändrats för att minska dessa problem.

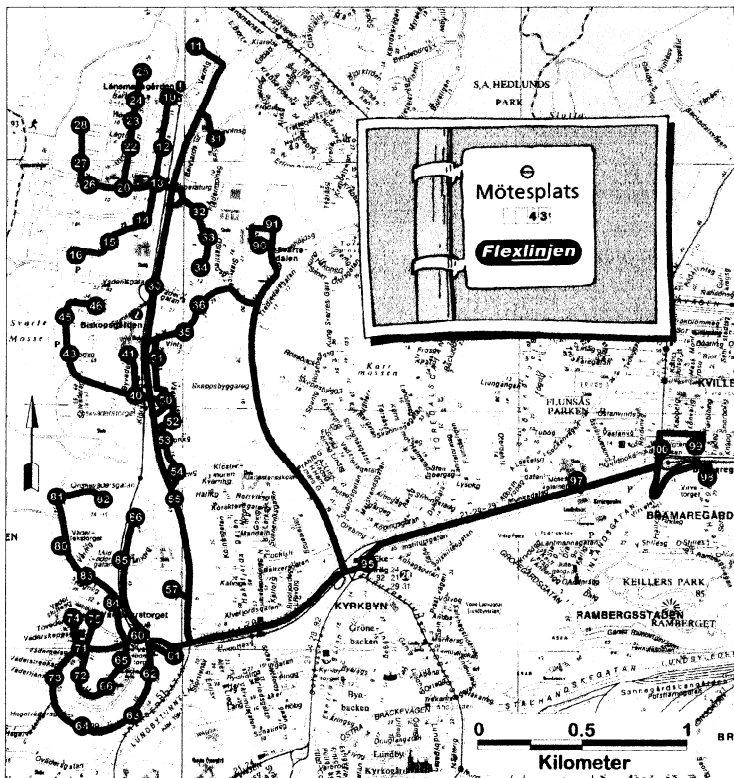
invånare. Spårvägen går på egen banvall och i några fall leder trappor fram till en hållplats. I Högsbo är ett par områden även trafikerade av vanliga busslinjer.

Planeringen av trafikeringen följde samma mönster i både Biskopsgården och Högsbo. En enkät sändes ut till alla pensionärer och färdtjänstberättigade oavsett ålder.

Blanketten innehöll frågor om bl a gångavstånd och de vanligaste resmålen, men framför allt tjänade den som intresseanmälan. De som anmälde intresse av att få en flexlinje lades in i Färdtjänstens kundregister och blev därmed automatiskt berättigade att resa med Flexlinjen.

De intresserades bostadsadresser lades som prickar in på en karta. Kartan gav tydlig vägledning vid avgörandet av vilka gator som behövde trafikeras och för lämpligaste

lokalisering av hållplatser. Planeringsmålet om högst 150 meters gångavstånd innebar att praktiskt taget alla gator behövde kunna trafikeras och att antalet hållplatser blev stort (ca 60 st i vardera stadsdelen). Hållplatserna har inte juridisk status som hållplatser (parkeringsförbud, renhållning, snöröjning m m). Vi kallar dem i stället **Mötesplatser** och har bara märkt ut dem med en enkel, men specialdesignad skylt,



Planering av trafikdriften

Biskopsgården valdes ut som ett första provområde främst p g a att det förekommer höjdskillnader i stadsdelen och att gångavstånden till de få spårvägshållplatserna är långa. I Högsbo råder liknande förhållanden, men där är dessutom andelen pensionärer ovanligt hög (1/3 är 65 år eller äldre). Båda stadsdelarna har ca 16 000

som där så är möjligt har satts upp på en befintlig belysningsstolpe.

Båda stadsdelarna inventerades på plats. Det visade sig att praktiskt alla gator som var önskvärda att trafikeras också var praktiskt möjliga att trafikeras med minibusser utan några fysiska åtgärder. I några fall hade det varit önskvärt att kunna trafikera gång- och cykelbanor, men tillstånd att göra så beviljades inte.

Trafikdriften har upphandlats, på något olika villkor i de båda stadsdelarna. Trafikkontoret, med driftansvar för Flexlinjen i Högsbo, begärde in anbud från de fyra bussbolag som bedriver kollektivtrafik i Göteborg. Billigaste anbud vann. Leja Touring och Claeson Buss som båda ingår i paraplyorganisationen Buss i Väst ab, har vardera två bussar i Högsbo.

Samtliga bussar är Renault Cityfärd, om än inte helt identiska. De har 10-13 sittplatser och plats för en rullstol. De har läggolv eller näst intill. Alla bussarna är begagnade. Ingen entreprenör har intresse av att anskaffa nya fordon för ett års provdrift. Bussarna har dock getts en någorlunda enhetlig design i vitt och blått och med Flexlinjens logo applicerad i frontskylten, på höger sida och baktill.

Information

En erfarenhet är att **marknadsföring** är viktig. I Biskopsgården var den i stort sett enda marknadsföringsåtgärden en informationsbroschyr som delades ut till de presumtiva kunderna. Resandet låg därför på

en mycket låg nivå under hela den första månaden. Inför driftstarten i Högsbo engagerade vi därför en konsult som tillsammans med informationspersonal från kommunen utarbetade en väl genomtänkt marknadsplan. Det mest spektakulära inslaget var en "Kick-off" på ett torg i Högsbo under öppningsdagen. Pensionärer bjöds på kaffe, kunde ställa frågor och titta in i en Flexlinjebuss. Det främsta dragplåstret var Leif "Loket" Olsson, känd från det populära Tv-programmet Bingolotto. I marknadsplanen trycktes också på vikten av personlig bearbetning. **Stadsdels-**



förvaltningen har ca 500 anställda inom hemtjänst, dagvård m m. Att få dessa personer att propagera för Flexlinjen är oerhört viktigt. Tyvärr visade utvärderingen av marknadsföringsåtgärderna att vi inte riktigt lyckades nå fram till dessa personalgrupper. Däremot fick Kick-offen mycket stort genomslag.

Driftupplägning

Båda Flexlinjerna har samma driftupplägning. Enda skillnaden är att turtätheten i Biskopsgården är 60 min, medan den i Högsbo är 30 min. Flexlinjen har två ändhållplatser, med fasta

avgångstider. Ändhållplatserna är stora attraktionspunkter, sjukhus och/eller shoppingcenter. Inom linjens upptagningsområde är linjesträckningen helt flexibel (därför namnet Flexlinje). Bussarna kör endast till Mötesplatser, varifrån beställning inkommit. Varje tur har därför en genuin linjesträckning.

Fördelen med Flexlinjen i förhållande till en konventionell servicelinje är att den med samma antal bussar kan betjäna ett större upptagningsområde och ge alla kunder i stadsdelen en likvärdig servicenivå. Den kör aldrig några sträckor ”i onödan”, vilket ofta är fallet med en linje- och tidtabellsbunden servicelinje. Med Flexlinjen kan alla lokala attraktionspunkter nås, såsom affärer, post, bank, apotek, vårdcentraler, distriktsläkare m fl. Det finns också goda möjligheter att byta till/från den reguljära kollektivtrafiken.

Kunder med färdtjänsttillstånd behöver inte gå till en Mötesplats utan kan bli upphämtade vid bostaden. Dock kör inte bussarna in på gårdar och de passerar inte genom grindar.

”Tidtabellen” är uppgjord på så sätt att varje buss skall kunna köra från ändhållplats till ändhållplats på högst 55 min. En timma efter avgång från den ena ändhållplatsen skall den avgå från den andra. Detta har hittills inte varit något problem, tvärtom. Det är endast sällan en tur tar längre tid än 35-40 min. När det är få kunder på en tur används spilltiden så att bussen får utföra vanliga färdtjänstupdrag. Kunder som beställt en taxi får ibland istället åka med en flexlinjebuss och får på så sätt stifta bekantskap med dess fördelar (bekvämare in- och utsteg, trevlig förare, social samvaro med medresenärer m m). Flexlinjen trafikeras måndag-fredag med första avgång från vardera ändhållplatsen kl 9.00 och sista avgång kl 16.00.

På Flexlinjen tillämpas den vanliga kollektivtrafiktaxan. Alla fordon har därför utrustats med biljettstämpningsmaskiner. Byte till ordinarie kollektivtrafik kan göras utan extra avgift. Den genomsnittliga intäkten per enkelresa är ca 10 kr. En färdtjänstresa med taxi betingar en egenavgift om 25 kr. Flexlinjen är således betydligt billigare för kunden än färdtjänst. Färdtjänstens månadskort kan också användas på Flexlinjen. Detta berättigar till 40 enkelresor per månad. För att stimulera färdtjänstkunder med månadskort att resa med Flexlinjen räknas Flexlinjeresorna inte in i kvoten.

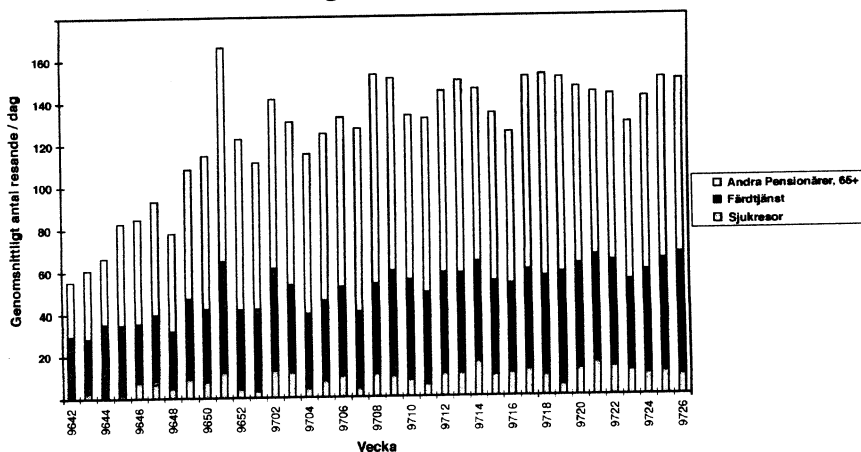
Utvärdering

Resandet i Biskopsgården startade på en mycket blygsam nivå (75-100 resor per vecka). Efter insatser, bl a Operation övertalning i beställningscentralen, steg resandet stadigt ända fram till årsskiftet 1996/97. I dagsläget görs 350-400 resor per vecka. Dock har vi haft en säsongsbetingad nedgång under sommaren. Kapacitet finns att ta hand om en betydligt högre resandenivå.

I Högsbo låg resandefrekvensen på en högre nivå redan från start och resandet ökade stadigt fram till årsskiftet. Därefter har utvecklingen stagnerat och volymen ligger nu på 700-800 resor per vecka.

De färdtjänstberättigades resande med Flexlinjerna sker än så länge helt på frivillig basis. Trots detta har vi i såväl Biskopsgården som Högsbo uppnått en marknadsandel av ca 50 procent i fråga om de lokala resor som utförs av de färdtjänstberättigade. Genom förändringar i regelverket för tillståndsgivning bör en marknadsandel om 75-80 procent vara möjlig att uppnå. Produktiviteten har i Högsbo nått upp till ca fem passagerare per fordonstimm, i Biskopsgården något lägre. Denna nivå bör kapacitetsmässigt vara möjlig att höja till åtminstone sju passagerare per fordon-

Resandeutveckling för Flexlinjen i Högsbo



stimma. De färdtjänstuppsdrag som utförs under spiltid ger ett tillskott om i genomsnitt ca 1/2 passagerare per fordonstimma. Ju fler flexlinjekunder som strömmar till desto mindre blir tidsutrymmet att utföra färdtjänstuppsdrag.

För Biskopsgården har en ekonomisk utvärdering gjorts. Med bibehållande av nuvarande förutsättningar beräknas underskottet bli ca 275 000 kr på årsbasis. Åtgärder för att förbättra driftsekonomin kan vara att ta in nya kundkategorier, att öka det geografiska upptagningsområdet, att reducera trafikeringstiden, att vidta styrande justeringar i taxesytemet och/eller ändra legitimeringsformerna för färdtjänsten.

Den beteendevetenskapliga utvärderingen för Biskopsgården gjordes under våren av Lunds Tekniska Högskola och en liknande görs för Högsbo under hösten. En viktig slutsats är att Flexlinjen är mycket uppskattad bland de som valt att använda den. Totalt sett får den betyget 9,0 på en 10-gradig skala. Förarna är den viktigaste framgångsfaktorn och får i Biskopsgården hela 9,5 poäng.

Flexlinjernas framtid?

Proverioden i Biskopsgården avslutades i februari i år. Driften har förlängts i två omgångar, senast fram till årsskiftet 1997/98. I Högsbo pågår projektet fram till mitten av oktober i år. Det är ännu oklart om driften kommer att förlängas. Finansieringen är ännu inte säkerställd. Främst Färdtjänstnämnden brottas med resursknapphet. Man har hittills inte varit beredd att vidta de regeländringar som krävs för att överföra ytterligare taxifärdtjänstkunder till Flexlinjen och nå den totalekonomi som gör det möjligt att expandera Flexlinjen över hela staden. Beslut om eventuell permanentning och utvidgningar till flera stadsdelar måste avvakta den fullständiga utvärderingen av försöksdriften i Högsbo.

Institutionella faktorer kan också påverka förutsättningarna för Flexlinjernas framtid. Ett nytt västsvenskt storlän skall bildas inom de närmaste två åren, vilket kommer att medföra ett förändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken. Ny lagstiftning om handikappanpassning och ökad integrering mellan färdtjänst och kollektivtrafik kan också påverka förutsättningarna i positiv riktning.